

Oponentský posudok

na kandidátsku dizertačnú prácu

„Územní diferenciace dopravních příležitostí v Česku: podmiňující faktory a dopravní interakce“

Autor: Mgr. Viktor Květoň

Vedúci práce: RNDr. Miroslav Marada, PhD.

Študijný program: Sociální geografie a regionální rozvoj

Predložená kandidátska dizertačná práca sa opiera o sériu empirických štúdií, v ktorých kandidát a predkladateľ dizertačnej práce figuruje ako spoluautor. Práca sa preto skladá z dvoch základných častí, pričom prvá časť predstavuje teoretický vstup do problematiky priestorovej diferenciácie dopravných príležitostí v Českej republike, v ktorom autor dôkladne konfrontuje vlastné empirické výsledky (resp. výsledky štúdií realizovaných v spoluautorstve) s výsledkami publikovanými v iných (prevažne zahraničných) štúdiách rôznych autorov. Druhá časť práce potom predstavuje kompiláciu publikácií, ktoré vznikli v spoluautorstve predkladateľa dizertačnej práce, pričom ide o obsahovo do značnej miery komplementárne publikácie.

Rozsah práce:

Prvá časť práce sa nachádza na 44 stranách (vrátane formálnych náležitostí v úvode práce a zoznamu prameňov citovaných v tejto časti práce). Okrem textu obsahuje dve schémy, ktoré vytvoril autor predkladanej dizertačnej práce vychádzajúc z citovanej štúdie Hampl a kol. (2008). Druhá časť práce pozostáva zo 7 štúdií, z ktorých jedna sa nachádzala v čase odovzdania dizertačnej práce v štádiu recenzného konania pred publikovaním v domácom vedeckom časopise, ostatné boli publikované v rokoch 2008 – 2010. Hodnota doteraz publikovaných štúdií, uvedených v dizertačnej práci Mgr. Viktora Květoňa, je z hľadiska kategorizácie vedeckých publikácií rôzna: dva príspevky boli publikované v recenzovaných vedeckých zborníkoch, dve štúdie patria do kategórie „kapitola v monografii“, jedna publikácia vyšla v recenzovanom odbornom časopise a jedna v časopise s impact faktorom a všetky prešli riadnym recenzným konaním. Všetky uvedené štúdie boli publikované v spoluautorstve, s korektným uvedením podielu kandidáta na ich výsledkoch.

Zhodnotenie obsahu práce:

Obsahovo je prvá časť práce podriadená generalizácii, resp. sumarizácii poznatkov, ktoré prinášajú štúdie uvedené v druhej časti predloženej dizertačnej práce. Ide o generalizáciu obsahovo pomerne dôkladnú, s účelnou konfrontáciou s inými prácami

(dominantne zahraničných) expertov nielen z oblasti dopravnej geografie. Túto časť práce autor rozdelil do troch obsahových kapitol, z ktorých prvá sa zameriava na analýzu teoretických východísk pre štúdium priestorových aspektov ponuky dopravných možností a jej interakcií so sídelným systémom, druhá kapitola hodnotí územnú diferenciaciu dopravnej ponuky na pozadí jej kľúčových faktorov a tretia kapitola komentuje dopravné interakcie v systéme osídlenia na území Českej republiky.

Nepovažujem za prínosné hodnotiť v tomto posudku obsah jednotlivých kapitol, skôr sa pokúsim komentovať relevantnosť vyjadrení a postojov autora k niektorým kľúčovým problémom. Problematika priestorovej variability ponuky dopravných príležitostí je v odbornej literatúre relatívne frekventovanou a atraktívnou témou a predkladateľ kandidátskej dizertačnej práce má zjavne slušný prehľad nielen v (dnes už „klasických“) prácach Ullmana či Moseleyho, Knowlesa či Hoylea, reflektuje však tiež na celý rad aktuálnych zahraničných štúdií, ktoré sú pre českú i slovenskú dopravnú geografiu významnou inšpiráciou. Autor predkladanej dizertačnej práce sa pokúsil zasadiť svoj výskum do rámca súčasných trendov v geografii dopravy, pričom veľmi senzitívne vníma posun geografie dopravy k interdisciplinarite. Výskum autora predkladanej práce (doložený výskumnými štúdiami v druhej časti práce) je v súlade s témami, ktoré rezonujú i v kľúčových svetových „dopravno-geografických“ (napr. *Journal of Transport Geography*) či iných odborných periodikách a knižných publikáciách. Ako však správne zdôrazňuje na str. 11, v podmienkach českého dopravnogeografického výskumu je možné (na rozdiel o väčšiny britských, amerických alebo iných zahraničných štúdií) pri hodnotení dopravnej ponuky alebo obslužnosti verejnou dopravou zísť v celoštátnom rozsahu prakticky až na lokálnu úroveň (vďaka dostupnej jednotnej databáze ponuky verejnej dopravy), čo umožňuje priniesť hodnotnejšie zovšeobecnenia v porovnaní s prípadovými štúdiami spracovanými pre vybrané regióny.

Problém priestorovej diferenciacie dopravnej ponuky predkladateľ kandidátskej dizertačnej práce hodnotil ako spoluautor vo viacerých priložených prácach predovšetkým z pohľadu ponuky verejnej dopravy a možností individuálnej automobilovej dopravy. V tejto súvislosti by kandidát v rámci obhajoby dizertačnej práce mohol stručne objasniť, v čom vidí špecifiká vývoja konkurencie medzi verejnou dopravou a individuálnym automobilizmom v Česku (resp. v tranzitívnych spoločnostiach strednej a východnej Európy) oproti vývoju vo vyspelých západoeurópskych krajinách. Je ešte v tomto momente z hľadiska priestorového rozsahu citelný fakt, že verejná doprava mala po kolapse socialistického centrálne riadeného

systému v bývalej ČSSR jednoznačne lepšiu pozíciu oproti individuálnej automobilovej doprave?

Kandidát sa v predloženej práci pomerne podrobne venuje kľúčovým faktorom, podmieňujúcim priestorový rozsah a územnú diferenciaciu dopravnej ponuky, a to na rôznych hierarchických úrovniach osídlenia. V tomto prípade vychádzal zo systemizácie faktorov uvádzanej v štúdiu trojice autorov Hampl, Blažek, Žížalová (2008), ktorú kandidát racionálne aplikoval na problematiku ponuky dopravných príležitostí. Ako jeden zo skupiny socioekonomických faktorov sú v práci analyzované dopravné náklady. V kontexte tzv. dopravnej exklúzie (spomínanej na str. 20) by ma zaujímalo, do akej miery prispieva výška dopravných nákladov (vo verejnej i individuálnej automobilovej doprave) v odľahlých rurálnych priestoroch s relatívne nízkou regionálnou mzdovou úrovňou k udržiavaniu vysokej miery nezamestnanosti v ekonomicky slabších regiónoch Česka (pozri tiež poznámky a odporúčania nižšie v posudku).

Určite je možné súhlasiť so zaradením inštitucionálnych faktorov medzi činitele s prevažne konvergenčným vplyvom, s cieľom zabezpečiť určitú minimálnu dopravnú obsluhu verejnou dopravou a obmedziť rozvoj individuálneho automobilizmu. Nevytvára však moderná Európa zdeformované (a pre verejnú dopravu málo priaznivé) prostredie, v ktorom sa finančne dotuje po viacerých líniách nielen verejná doprava, ale i výstavba cestnej infraštruktúry, avšak užívateľ osobného automobilu sa zväčša na externalitách spojených s prevádzkou osobného motorového vozidla podieľa len zanedbateľne? Nie je takýto prístup jednou z príčin toho, že prichádza k utlmovaniu hromadnej dopravy v odľahlých územiach a k jej nahrádzaniu osobným automobilom?

Druhú časť práce, ktorá je tvorená súborom vybraných štúdií, predkladateľ uviedol krátkym vstupom, ktorý uvádza čitateľa do problematiky priložených publikácií. Prínos týchto štúdií si dovoľím zhodnotiť v nasledujúcich 3 bodoch:

a. Aktuálnosť

Aktuálnosť štúdií je daná nielen časovým obdobím, z ktorého pochádzajú dáta v nich spracované (obsahujú aktuálne údaje, resp. analyzujú obdobie spravidla od posledného sčítania obyvateľov, domov a bytov v roku 2001 po súčasnosť). Ide však najmä o to, že štúdie sledujú aktuálny stav, resp. dynamiku riešenia problematiky kvality obsluhy územia, a to v období, kedy česká spoločnosť zažíva obdobie úspešnej konvergenencie vo vzťahu k vyspelým krajinám Európskej únie po všetkých stránkach.

b. Teoretický prínos pre geografiu

Nie je jednoduché hodnotiť teoretický prínos štúdií, ktoré tvoria súčasť predloženej kandidátskej dizertačnej práce. Ide totiž o štúdie výrazne empirického charakteru, ktoré však prinášajú a uvádzajú nové prístupy k priestorovému hodnoteniu fenoménu dopravných príležitostí, okrem iného „sociálnejším“ vnímaním problému priestorovo nerovnomernej dopravnej ponuky. V prácach je cítiť snahu o tradičnú generalizáciu, najmä uplatnením typológie územných jednotiek rôznej hierarchie z hľadiska ponuky dopravných príležitostí, na druhej strane je však často silne akcentovaný postmodernistický prístup s poukázaním na individualitu jednotlivých regiónov a so snahou o aspoň čiastočné odhalenie subjektívnych faktorov diferenciácie ponuky dopravných možností, hoci aktuálny hlbší kvalitatívny výskum v tejto oblasti zrejme v českej geografii zatiaľ absentuje. Treba poznamenať, že teoreticky prínosnou je logicky úvodná časť dizertačnej práce, ktorá sumarizuje a v generalizovanej forme prezentuje najdôležitejšie poznatky, vyplývajúce z priložených čiastkových empirických štúdií.

c. Prínos pre prax

Empirický prínos priložených vedeckých štúdií je nesporný. Z metodologického hľadiska je pre ne príznačné, že sú do značnej miery postavené na prístupoch, ktoré v geografii dopravy pretrvávajú od obdobia tzv. kvantitatívnej revolúcie v geografii v 60. rokoch 20. storočia (ako to autor poznamenáva na str. 8). Moderný spôsob spracovania databáz, a hlavne možnosti GIS však dnes umožňujú i v geografii dopravy pristupovať k metodológii analýzy priestorových vlastností dopravy spôsobom, ktorý by bol pred 20 alebo 30 rokmi absolútne nepredstaviteľný. O spôsobe spracovania je vždy možné viesť diskusiu s ohľadom na účel, ktorému má analýza priestorových dát slúžiť. Avšak analytické i syntetické postupy a výsledky prezentované v priložených čiastkových štúdiách je možné využiť v decíznej sfére nielen pri optimalizácii či regulácii verejnej osobnej dopravy, ale tiež v regionálnom plánovaní či optimalizovaní lokalizácie siete inštitúcií verejnej správy.

Ďalšie pripomienky, otázky, odporúčania k predloženej práci:

- 1) V kap. 3 v prvej časti práce autor zaradil medzi tzv. socioekonomické faktory príjmovú úroveň obyvateľstva, ktorej vplyv však v priložených štúdiách priamo nehodnotí (nepriamo ju zastupuje ukazovateľ miery nezamestnanosti). Ukazovateľ priemernej hrubej mesačnej mzdy zjavne nemusí ovplyvňovať napr. mieru automobilizácie domácností v jednotlivých regiónoch, ale môže byť dôležitým činiteľom, ktorý negatívne ovplyvní mieru využívania verejnej dopravy v regiónoch s nízkou mzdou, kde lokalizácia pracovných príležitostí vo väčších

vzdialenostiach nebude pre ekonomicky aktívnych obyvateľov pôsobiť príliš motivačne. Táto skutočnosť potom môže nepriamo prispievať k zvyšovaniu miery nezamestnanosti (špeciálne dlhodobej).

- 2) V štúdiách, priložených k práci sa niekoľkokrát konštatuje významný pozitívny vplyv faktora dopravnej polohy na ponuku spojov verejnej dopravy. Ako vplyvajú postupné zmeny v konfigurácii cestnej infraštruktúry (rozširovanie diaľničnej siete) na obslužnosť rádovo nižších centier osídlenia prostredníctvom diaľkovej autobusovej dopravy? Je možné hovoriť v tomto zmysle o pozitívnom či negatívnom vplyve priestorového rozvoja diaľničnej siete?
- 3) V rámci tzv. inštitucionálnych faktorov je možné spomenúť tiež snahu o efektívizáciu regionálnej osobnej dopravy rozvojom regionálnych integrovaných systémov verejnej dopravy (v ČR určite vo významnejšej miere ako v SR). Tento faktor autor detailnejšie nerozoberal. Ako je možné zhodnotiť vplyv tohto faktora na obslužnosť obcí na úrovni mikroregiónov v zázemí metropol (napr. Prahy, Brna)?

Možno skonštatovať, že Mgr. Viktor Květoň predložil prácu, ktorá je aktuálna, podnetná, dostatočne vyzretá a vďaka obsahovej šírke čiastkových štúdií, prezentovaných v práci má pomerne široký teoretický, ale predovšetkým empirický prínos pre českú geografiu dopravy (a môže byť inšpiratívnou i pre slovenskú či poľskú geografiu dopravy). Predložená dizertačná práca dokazuje, že jej autor ovláda pomerne slušný metodologický aparát využiteľný vo výskume fenoménov relevantných a zaujímavých pre súčasnú geografiu dopravy. Zároveň kandidát preukázal schopnosť interpretovať empirické výsledky v sumárnej a generalizovanej podobe, v kontexte aktuálnych relevantných prístupov svetovej geografie dopravy k výskumu fenoménu dopravnej obslužnosti a ponuky dopravných možností na rôznych hierarchických úrovniach osídlenia a vo väzbe na ostatné prvky geografického prostredia. Zdá sa, že s využitím vedeckého zázemia a bázy silnej pražskej geografickej školy vyrastá v Česku nová generácia dopravných geografov, ktorí nadväzujú na veľké osobnosti českej dopravnej geografie, akými boli napr. Hůrský, Mirvald, Řehák a ďalší.

Prácu na základe uvedeného odporúčam prijať k obhajobe a v prípade jej úspešného priebehu udeliť kandidátovi Mgr. Viktorovi Květoňovi titul „Philosophiae Doctor“.

V Bratislave, 6. 9. 2011

Mgr. Marcel Hornák, PhD.